

Gerona un mes. . . 2 pesetas.  
Trimestre. . . 4.50 »  
España y Portugal, trim. 5 »  
Isla de Cuba y Puerto-Rico.  
Semestre. . . 5 pesos en oro.  
un año. . . 8. »  
Francia, trimestre. . . 7.50 ptas.  
Semestre. . . 13.75 id.

Todo pago se entiende por adelantado.  
Toda la correspondencia se dirigirá al Director de este periódico.  
Redacción y Administración, Progreso, 4-3.

# LA LUCHA

En la primera página, una peseta la línea.—En la 2.ª 75 céntimos.—En la tercera, 50.—En la 4.ª 25.—A los señores suscritores, 12 céntimos.—Anuncios mortuorios En la 4.ª página desde 7 pesetas 50 céntimos en adelante.—Comunicados y felicitaciones de 1.50 a 5 ptas. línea a juicio de la Administración.  
Inserción a no, no se devuelve ningún original.

Corresponsal en París para anuncios y reclamos, A. LORETTE, 61, Rue Caumartin.

Diario de Gerona.

ÓRGANO DEL PARTIDO LIBERAL DE LA PROVINCIA

Año XVII.

Se publica todos los días excepto los siguientes a festivos.

DIRECTOR-PROPIETARIO: D. JOAQUIN RUIZ BLANCH.

Números sueltos 25 céntimos.

Núm. 3320

JUEVES 20 OCTUBRE DE 1887

## Sección Oficial.

**Gaceta del 17.—Gobernación.**—Real orden disponiendo que en cumplimiento de lo prevenido en la de 23 de Febrero de 1860, y en virtud del expediente instruido a consecuencia de la expedida por el ministerio de Estado el 12 de Setiembre último, referente a la existencia en la provincia de Barcelona de varias fábricas de vinos artificiales, y a la adulteración o falsificación de aquellos, procedan los alcaldes a la clausura inmediata de las fábricas referidas, en atención a los graves perjuicios que se ocasionan, tanto a la salud pública como a los intereses del comercio de vinos en general.

## Modas de Paris.

(De nuestro servicio particular.)

Empiezo esta revista de la elegancia femenina, por donde concluí la última, esto es, hablando del importante asunto de los sombreros, de los cuales prometí algunas notas detalladas que voy a revelar con gusto a mis graciosas lectoras. Pondremos en primera línea la capota, que podremos llamar clásica, puesto que en todas las estaciones sufre transformaciones, sin que el despotismo de la moda logre hacerla desaparecer.

**Primer apunte:** Una capota de nutria, doblada un poquito por la parte de afuera en todo su alrededor, adornada con un lazo de cinta cachemira laminada de oro y de una cabeza de nutria.

**Segundo apunte:** Una capota de terciopelo anubarrado, color madera, el fondo arrugado y dividido por dos plumas lisas del mismo color. El borde está formado por una diadema de plumas, bridas de cinta anubarrada del mismo color del sombrero.

**Tercero apunte:** Un sombrero directorio de terciopelo negro, con pequeño borde de plumas de avestruz, dando la vuelta a su alrededor como adorno; plumas negras; y sobre el fondo aplicaciones de bordados en oro mate; bridas de terciopelo del mismo color.

**Cuarto apunte:** Un gran sombrero redondo, borde de fieltro negro, fondo de terciopelo negro con dos esquinas bordadas con seda y azabache, marcando bien las puntas; ese sombrero está adornado con una hermosa fantasía de plumas crema y varios colores. Recomendamos ese modelo, con un traje de paño gris hierro para vestido de paseo de una joven. Para concluir citaremos una cofia de paño blanco bordada de oro, borde arrugado, terciopelo esmeralda, y muy rica fantasía de plumas formando fósil de begonia. Pero ese modelo caprichoso y lujoso, requiere llevarse en coche. Las cintas son mas buscadas que nunca; se ven de todos colores y de toda clase de granos, entre las cuales se distinguen las anubarradas que han vuelto aparecer. Por otra parte, todo se lleva en estos momentos, felpa anubarrada, terciopelo lustrado, encajes bordados, tono sobre tono, azabache mezclado, igualmente tono sobre tono, plumas de avestruz, fantasías variadas hasta el infinito, pero ese lujo de adorno que, como es natural, es un lucro para los negociantes grandes y pequeños, no quita que sea muy simple, y los trajes sencillos no son los que más desdennan las señoras verdaderamente elegantes; el todo es apropiar el traje según el círculo en el cual uno se encuentra, y saber discernir en que ocasión debe llevarse un traje mas o menos lujoso.

Quinto apunte: Sin embargo, persistiremos con los adornos, diciendo que una novedad de buen gusto, es la bellota de pieles, los cascabeles, y los carrones igualmente de pieles, una mezcla de pasamanería de azabache, o bordados de seda, y algunos galones de oro, y se obtienen confecciones del mejor gusto. Por otra parte, las pasamanerías no han desterrado las pieles; por el contrario, se unen perfectamente y en proporciones razonables, son de un aspecto muy rico. El borde de las chaquetas cortas está rodeado de skins; la espalda, el pecho y las mangas, están cubiertos de galones de seda, de trenzas de azabache, de macarrones colocados a igual distancia y no se puede desear nada mas rico para las señoras jóvenes. El chichilla se lleva también, pero muy poco, el bueno sobre todo, puesto que nunca aconsejaré las imitaciones de piel, y esta última es horrorosa cuando es imitada, salvo raras excepciones.—J. C.

## El Crucero «Reina Regente»

Brillantísimo resultado han ofrecido las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (el de protección interior), siendo el mayor de su clase que se ha construido. Consiste su protección en una cubierta de acero de 4 3/4 pulgadas de espesor en los costados y 3 1/8 pulgadas en el centro; y además en la múltiple subdivisión de su casco. En efecto, éste está dividido en 83 compartimentos sobre la cubierta protegida; muchos de los cuales se utilizan como carboneras, y en 60 bajo la expresada cubierta. Un doble fondo se extiende de babor a estribor y en toda la longitud del buque.

Construido el *Reina Regente* conforme al principio de la cubierta protegida, resulta ser más veloz que cualquiera crucero acorazado, sin carecer de las cualidades de éstos, antes bien, ofreciendo mayor seguridad por su estructura y permitiendo, por lo tanto, el colocarle máquinas de mayor potencia que las usadas en cruceros de otros tipos. Por este motivo, el tipo de protección interior aventaja al de coraza exterior, y tiene cada día mayor número de partidarios entre las personas competentes del extranjero.

Posee dos juegos de máquinas de triple expansión, colocadas horizontalmente en compartimentos separados bajo la cubierta protectora. El movimiento lo determinan hélices gemelas, impelidas por cada una de las máquinas. Tiene cuatro calderas. Desarrollaron las máquinas en las pruebas una fuerza de 11.000 caballos, la mayor hasta el día en un buque de las dimensiones del *Reina Regente*.

Las pruebas de velocidad de este buque, efectuadas en el río Clyde (Escocia); el día 10 del corriente según nos comunicó el telégrafo y nos lo confirma el *Glasgow Herald* del 11, llegado ayer.

Según dicho periódico, el citado crucero, construido para nuestra marina por los Sres. J. et G. Thomson, mantuvo durante cuatro horas una velocidad de 20, 73 millas por hora, habiendo alcanzado en algunos momentos la de 21 millas.

El tipo de este buque es el más perfecto conocido hasta el día (



lias que sumen en la miseria.

El que esto haga, obra perfectamente dándose por aludido y dejándose la suscripción a LA LUCHA; quien vive de su trabajo y explota un Café como Dios manda, la ley exige y la sociedad desea, ese no puede ni debe tomar ni una palabra de las que escribamos como ofensa, porque no es a ellos a quienes nos dirigimos.

Ahora, si se busca una excusa, es una tontería el dirigirse cartas como las recibidas, porque con dar aviso a nuestros Repartidores de que no quieren continuar recibiendo el periódico, basta y sobra para no recibirlo, porque, repetimos, estamos decididos a combatir el juego sucia lo que quiera y perdamos los suscriptores que perdamos, que esto es lo menos para nosotros, porque lo más es el defender los fueros de la ley y la tranquilidad de las familias.

Y basta por hoy de este asunto.

La ejecución de la zarzuela *Mis dos mujeres*, ha probado una vez más que, cuando la obra se conoce y se ensaya, sale bien la interpretación y con buen colorido el conjunto. Lo sensible es que se supriman a mano airada tercetos enteros y se capen cantables sin saber por qué ni a qué santo, cosa que el público tiene derecho a impedir y mucho más a pedir no se haga, porque hablar lo que se debe cantar, es casa cómoda y así cualquiera puede llamarse cantante.

Del juicio que tenemos formado de la compañía, haremos en breve una síntesis, ya que nos es imposible hacer verdaderas revistas.

Un elefante del circo Olímpico de Londres se ha escapado hace pocos días de su cuadra.

Pasó la trompa por la ventana de una casa inmediata, y antes de que acudieran su dueño y los mozos de servicio, engulló doce tarros de confituras, tres frascos de pickles, una libra de celana.

Los horrores de la digestión de este menú, no han molestado al interesante picadernito.

Del 23 al 27 del actual, ambos días inclusivos, la población de Bañolas celebrará su fiesta mayor en honor a su patrón San Martirian, con funciones religiosas, bailes, iluminaciones, actos de caridad en favor de los pobres, conciertos, sardanas, procesión, funciones teatrales, elevación de globos, fuegos artificiales, regatas en el lago etc., etc. Las orquestas ajustadas son las de Castello, Torroella y Juncás.

En el sorteo de la lotería verificado anteayer, han obtenido los diez primeros premios los números siguientes: 2,955; 21,782; 13,593, despachado en Barcelona; 22,541; 20,232; 9,097; 21,822; 27,961; 22,673; y 10,946.

## LAS ESCUELAS LAICAS Y EL CURA GABARRÓ.

Si nos tomamos la molestia de poner de manifiesto la ignorancia supina y la pedantería sin límites del escolapio Gabarró, de ese hombre insignificante por su falta de talento pero que su nombre ha sonado bastante por su osadía, es solamente porque nos dá lástima el ver explotada la ignorancia del pueblo de la manera más escandalosa. Con todo, no nos atreveríamos a ello, si la osadía de Gabarró no lo hubiese arrastrado a escribir sin tón ni són algunos libros capaces de corromper la inteligencia y el corazón de los hijos del pueblo a quienes van dirigidos.

El ex-cura ha puesto en nuestras manos las armas con que debemos combatirle. No vamos a verificarlo bajo el punto de vista religioso ni político, sino únicamente bajo el punto de vista científico y literario, seguros de que, sin esfuerzo alguno, exponiendo solamente a la consideración del lector al-

gunos fragmentos de sus obras, llevaremos a su convencimiento que las escuelas laicas son el foco de la ignorancia.

Si con ello pudiéramos lograr que el pueblo a quien todos explotan, incluso los que se llaman sus defensores, alejara de sí tantos errores como acumulan en las inteligencias las escuelas laicas, habríamos dado un gran paso en el camino del progreso. Tan criminales son los que por medio del fanatismo religioso alimentan la tiranía, como los que chupan el sudor del pueblo vendiéndole a precio subido cuatro paparruchos, como lo hacen de la manera más cínica los corifeos del laicismo.

Nosotros creemos que, así como los gobiernos vigilan los garitos y casas de prostitución y tienen personas encargadas de inspeccionar los comestibles que se venden en las tiendas y mercados, como medida higiénica, así también debieran inspeccionarse las escuelas laicas, ya que ofrecen al pobre obrero un alimento moral e intelectual corrompido, y fomentan la ignorancia: só pretexto de destruirla.

Véanse algunos fragmentos de los libros de Gabarró que andan en manos de los niños que asisten a las escuelas laicas, no para que el pueblo vea de la manera como se le explota (que esto no es capaz de comprenderlo por ahora) sino para que las personas ilustradas puedan inducirlo a sacudir el yugo de tanto ignorante como le explota, y para que los gobiernos obliguen a esos especuladores de la ignorancia a ponerse dentro de la Ley y a dar pruebas de aptitud, si quieren dedicarse a la más honrosa de las profesiones como lo es la enseñanza.

Probando la ineptitud de Gabarró, sumo pontífice de las escuelas laicas de Cataluña, quedará probada la ineptitud de los que le siguen o, por lo menos, quedará probado que no quieren o no son capaces de conocerle.

Como prólogo del esperpento científico-literario que escribió Gabarró titulado *las ciencias laicas o la piqueta y el compás*, endilga su autor una dedicatoria al pueblo y a las Escuelas laicas, en la cual se leen párrafos como los que siguen:

El fanatismo que os ha sumido en la ignorancia, ha sido siempre la semilla que han cultivado los clericales de ropa corta y los de ropa larga para uniros a las ruedas del carro triunfal de vuestros tiranos.

Yo, que (víctima directa de ellos a la tierna edad de los 13 años), supe sacudir su yugo hominioso cuando fui hombre, tuve conciencia de mis actos y me he desprecupado visitando numerosas repúblicas americanas y todas las naciones de Europa, os dedico esta pequeña obra suplicando la leáis con avidez, ya seas niño de escuela, ya adulto ya padre de familia etc.

Como ven nuestros lectores, el asunto no puede tratarse en serio. La dedicatoria es un potaje inepto, capaz de revolver el estómago mejor organizado, y tenga en cuenta que el prólogo es lo mejor pensado y menos mal escrito del librejo del angélico doctor de las escuelas laicas.

¿No es verdad, pueblo, que tu redentor de ropa larga en otro tiempo, de ropa corta hoy, recuerda todavía aquellas metáforas tan bonitas que le enseñaron en su niñez los escolapios? Para uniros a las ruedas del carro triunfal... ¡Oh, qué metáfora tan mona!... ¡Bendito sea el escolapio que te enseñó Retórica! Unir al pueblo, no al carro; esto sería demasiado prosaico; demasiado vulgar: unirle a las ruedas, si señor a las ruedas. ¿Y qué? ¿No habéis visto nunca unir las ruedas a las ruedas? Por qué sois unos fanáticos porque los clericales os han vendado los ojos y no os permiten ver que nosotros unimos a los buros a las ruedas de los carros, a fin de que los carros corran más aprisa, a fin de que parezcan locomotoras, a fin de que.... He dicho señores, y saber que

nosotros, los laicos, hemos venido a regenerar la Humanidad y a unciros a todos a las ruedas de nuestro carro triunfal.

Dejemos para el autor el carro y la récu y pasemos al conductor; digo, pasemos a la víctima directa de la clerigalla a la tierna edad de 15 años. ¡Pobre Gabarró! como llorarias al ver las pillerías clericales, al sufrir los tirones de orejas, el declinar *musa muse* como recordaras con horror los ayunos, preludio de succulentos manjares; el no poder echar requiebros a las mozas, el verte obligado a mirirlas de reojo, el no poder decirles tu sentir. ¡Tan joven y ya tan desgraciado!

Malditos trece años

Melido entre escolapios tan tiranos.

Déme V. la enhorabuena, curita desprecupado, que yo también hago versos. Ya hablaremos más tarde de los de V. Dr. Gabarró, el más sabio de los defensores del pueblo.

Sigamos: El Dr. Gabarró tiene la palabra.

Supe sacudir su hominioso yugo cuando fui hombre.

Escuche V., padre, ¿quien le ha enseñado a V. escribir hominioso con h. Por María Santísima, Sr. doctor. La palabra ominosa deriva del latín *omen o-minis*, nombre de la 3.ª, se declina como *sermo sermonis*; significa presagio, desgracia, deshonor y se escribe sin h. Y para que no me diga V. que ha sido un lapsus, le haré presente que en varios pasajes de su libro lo escribe V. con h. Entre otros; en la página 205, tiene unos versos que parecen *berzas*, donde se lee:

«Que del hombre homine su razón y ser.»

¡Ah! debo advertirle que también escribe V. *hechar* con h, y otras muchas barbaridades por el estilo. En fin que no sabe V. gramática; que salió V. de los escolapios hecho una lástima, y que visitando V. numerosas repúblicas americanas y todas las naciones de Europa, tan solo aprendió V. a ser cuco y a explotar al pueblo sumido en la ignorancia, gracias a las pillerías clericales y a la enseñanza laica.

Y, escuche V., señor doctor, V. sacudió el yugo hominioso, con h, cuando fue hombre. Me haría V. el favor de decirme a qué edad se hacen hombres los Gabarrones? Por qué me parece que cuando V. ahorcó los hábitos, tendría V. unos treinta y tantos años, y yo creo que se hace V. muy poco favor haciéndonos saber que hasta aquella edad no fué V. hombre. ¿A qué edad echó V. la muela del juicio? ¿Necesita V. para ello decir unas cuantas misas, confesar algunas beatas y? ¿Tiene V. unas cosas, señor doctor?

Vamos siguiendo.

«Os dedico esta pequeña obra suplicando (a quien) la leáis con avidez, ya seas niño (no es-

taria mejor en plural?) de escuela, ya adulto, ya padre de familia, para que ilustrándoos sepáis secundar la grandiosa obra de vuestra emancipación a la que me consagro».

Basta, y muchas gracias, señor redentor de la humanidad. Merecería V. que le crucificaran como al otro Redentor de los hombres, pues de este modo adquiriría la celebridad que para V. deseo, *amen*. Mire V., yo pensaba una cosa; podría V. dar al pueblo su obra de balde, y después de leída, podría servirle de *papel higiénico*. Si tenemos que comprarla tan cara como V. la vende, es preferible que hagamos uso del *rapet de estraza*; es más barato y más limpio.

Hasta otro día, señor curita. Con recuerdos a su mujer y besos a los retoños, se repite de V. etc. etc.

Ambrosio Llaveró.

## TEATRO PRINCIPAL.

Función para hoy 20 de Octubre 1887.

9.ª DE ABONO.

Se pondrán en escena las dos preciosísimas zarzuelas

Cádiz y Toros de puntas.

Entrada, 75 cént.

A las 8 y cuarto.

## Boletín Religioso.

SANTO DE HOY.

Santa Irene.

CUARENTA HORAS.

Están en la Iglesia Las Beatas.

En los domingos durará la exposición 7 horas a saber: cuatro por la mañana, desde las 8 a las doce; y por la tarde tres, empezando una hora antes, y se reservará en todo el año al toque de la primera oración.

Imprenta de LA LUCHA a cargo de Pedro Vert. Arcos de la Plaza de S. Francisco, 6.

## Anuncios.

### Enfermedades Secretas

## INYECCIÓN RAQUIN

Remedio de una Eficacia segura contra los *Fistulas*, previene los estrechamientos y todos los demás accidentes; no causa irritación, ni dolor; no mancha la ropa blanca.

Bayase la Firma de Raquin y el Sello oficial del Gobierno Francés.

SE VENDE EN FRASCOS CON 6 SIN JERINGUITA.

F. MOUZE-ALBESPEYRES, 78, F. St-Denis, París, y en todas las Farmacias del Globo.

## Aviso.

Será nulo todo trato de arrendamiento, venta, hipoteca, ni gravamen de ninguna clase sobre los bienes de latetamentaria de la que fué Magdalena Texidó y Solé, por Magdalena Boix viuda de Palet, ó sus representantes por no tener representación en dichos bienes; su heredero legal y único dueño es Juan Boix y Texidó residente en Lima (Perú) dichos bienes están cubiertos en Bilarroja y Sta. Eugenia.

Por orden de Juan Boix y Texidó. 1-15 de octubre Antonio Boix y Texidó.

## ROB BOYVEAU LAPPECTEUR

Este Jarabe depurativo y reconstituyente, de un gusto agradable, de una composición exclusivamente vegetal, ha sido aprobado en 1778 por la antigua Sociedad real de Medicina y por un decreto del año XIII. Cura todas las enfermedades que resultan de vicios de la sangre, como *Escrófulas*, *Eczema*, *Sorrias*, *Herpes*, *Liquen*, *Impétigo*, *Gota*, *Rumatismo*. Por sus propiedades aperitivas, digestivas, diuréticas y sudoríficas, favorece el desarrollo de las funciones de nutrición, fortifica la economía y provoca la expulsión de los elementos mórbidos, ya sean virulentos ó parasitarios.

## ROB BOYVEAU LAPPECTEUR

### de YODURO DE POTASIO

Es el medicamento por excelencia para curar los accidentes sífilíticos antiguos ó recientes: *Úlceras*, *Tumores*, *Exostosis*, así como el *Linfatismo*, la *Escrófulosa* y la *Tuberculosis*. EN TODAS LAS FARMACIAS.

En París, casa J. FERRE, Farmacéutico, 103, Rue Richelieu, y Sncesor de BOYVEAU-LAPPECTEUR

## PILDORAS BENZOICAS ROCHER

Contra: las ENFERMEDADES de la VESIGA, de los RÍÑONES y de los CONDUCTOS de la ORINA: *Arenillas*, *Cálculos*, *Piedra*, *Cistitis*, *Prostatitis*, *Catarrro de la Vejiga*, *Incontinencia y Retención*, *Rumatismo*, *Nefritis* y *Cólicos nefríticos*.

NOTA.—Para hacerse cuenta exacta de la enfermedad hay que leer atentamente el folleto ilustrado, que contiene doce dibujos anatómicos con colores, sobre las enfermedades de la Vejiga, y que se envía franco contra franco en sellos de correos.

ROCHER, FARMACEUTICO, 112, RUE TURENNE, PARIS

Expgr: Pildoras Rocher y Marca R. F.—Se encuentra en todas las Farmacias.